Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/10419

17. 04. 98

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Steffi Lemke, Gila Altmann (Aurich) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 13/10163 —

Auswirkungen der „Elbe-Erklärung"

Vor eineinhalb Jahren verabschiedeten der Bundesminister für Verkehr, Matthias Wissmann, und die Umweltverbände NABU (Naturschutzbund Deutschland), WWF (World Wide Fund For Nature), Euronatur und BUND (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland) die sogenannte „Elbe-Erklärung". Mit dieser Verlautbarung wollten die Umweltverbände einen Interessensausgleich zwischen den Flußausbaumaßnahmen des Bundesministeriums für Verkehr und den Schutzzielen der Umweltverbände erreichen. Über die praktischen Auswirkungen der Elbe-Erklärung sind bislang keine Informationen bekanntgeworden.

Vorbemerkung

Die Bundesregierung hat bereits in ihrer Antwort vom 16. März 1998 auf die Kleine Anfrage in Drucksache 13/9967 sowie in ihrem Bericht an den Ausschuß für Verkehr des Deutschen Bundestages vom 17. März 1998 (Ausschußdrucksache 929) ausführlich zum Stand der Umsetzung der „Gemeinsamen Erklärung zur weiteren Entwicklung der Elbe und des Elbe-Seitenkanals" Stellung genommen.

1. Welche Schritte hat die Bundesregierung zur Umsetzung der Ziele der Elbe-Erklärung eingeleitet, und welche Ergebnisse wurden dadurch bisher erreicht?
2. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung zur Umsetzung der Ziele der Elbe-Erklärung?

Die mit der „Elbe-Erklärung" vereinbarte gemeinsame Arbeitsgruppe ist eingerichtet. Sie setzt sich aus Vertretern der Umwelt-

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 15. April 1998 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

verbände Naturschutzbund Deutschland (NABU), Umweltstiftung World Wide Fund For Nature (WWF), Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) und EURONATUR, der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) sowie der Bundesanstalt für Wasserbau, der Bundesanstalt für Gewässerkunde und des Bundesamtes für Naturschutz zusammen. Seit November 1996 wurden bisher sechs Sitzungen durchgeführt, in deren Verlauf seitens der WSV das den Strombaumaßnahmen zugrunde liegende verkehrswasserbauliche Konzept sowie die in den nächsten Jahren vorgesehenen Maßnahmen erläutert wurden.

Des weiteren wurden die Vertreter der Umweltverbände in die jährlichen Maßnahmeabstimmungen der WSV mit den zuständigen Landesbehörden „vor Ort" einbezogen. Dabei wurden bisher und werden künftig Anregungen zur ökologischen Verbesserung verkehrswasserbaulicher Maßnahmen konkret umgesetzt, soweit sie in der Aufgaben- und Ausgabenkompetenz des Bundes liegen und sie der mit dem Bundesverkehrswegeplan '92 festgelegten moderaten Verbesserung der Fahrrinnentiefen entsprechen.

Die im Erosionsbereich unterhalb Torgau seit zwei Jahren im Rahmen wissenschaftlicher Untersuchungen durchgeführte Geschiebezugabe wurde von der Arbeitsgruppe als richtige Maßnahme zur schrittweisen Beherrschung der Erosion dieses Elbabschnittes beurteilt und zur weiteren Durchführung empfohlen.

Seitens der Verbände wurde insbesondere die Bedeutung des ökologischen Potentials der Elbe und ihres Einzugsgebietes dargestellt und ein ökologischer Kriterienkatalog für Strombaumaßnahmen entwickelt, der in der letzten Arbeitsgruppensitzung Anfang März 1998 übergeben wurde.

Hinsichtlich möglicher Renaturierungsvorhaben an Teilen der Unteren-Havel-Wasserstraße wurden mit den betroffenen Ländern Brandenburg und Sachsen-Anhalt und den Umweltverbänden Gespräche über die künftige Entwicklung der Unteren Havel aufgenommen. Dabei wurde auch erörtert, daß derartige Maßnahmen in der Verwaltungskompetenz der Länder liegen. Im übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 7 bis 12 sowie die Vorbemerkung verwiesen.

3. Wie wird die Öffentlichkeit über die Ergebnisse des Elbe- Dialogs zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und Umweltverbänden unterrichtet?

Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit des Bundesministeriums für Verkehr. Im übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

4. Welche Institutionen sind außer den o. g. Umweltverbänden und dem Bundesminsterium für Verkehr noch in den Elbe-Dialog einbezogen?

Das Bundesamt für Naturschutz ist in der gemeinsamen Arbeitsgruppe vertreten. Die Elbanliegerländer werden von den Sitzungen der gemeinsamen Arbeitsgruppe unterrichtet.

5. Wie beurteilt die Bundesregierung den Erfolg der Elbe-Erklärung?

Der Erfolg der am 5. September 1996 verabschiedeten „Elbe-Erklärung" besteht darin, daß im direkten und konstruktiven Dialog mit den Umweltverbänden durch gegenseitigen Verzicht auf Maximalforderungen ein Gesamtkonzept entwickelt werden konnte, das sowohl verkehrs- und strukturpolitische als auch ökologische Erfordernisse angemessen berücksichtigt.

Die bisherige Zusammenarbeit in der gemeinsamen Arbeitsgruppe kann als sachlich und konstruktiv eingeschätzt werden. Bei konkreten Unterhaltungsmaßnahmen „vor Ort" hat dies schon zu einer Reihe von weiteren ökologischen Verbesserungen geführt.

6. Welche Veränderungen hat die Bundesregierung auf Grund der Elbe-Erklärung in ihrer Verkehrsplanung vorgenommen?

Die Planungen berücksichtigen sowohl die vorgesehenen Maßnahmen am Elbe-Seitenkanal und an der Oststrecke des Mittellandkanals als auch die moderaten Strombaumaßnahmen an der Elbe gemäß Bundesverkehrswegeplan '92.

7. Durch welche Maßnahmen will die Bundesregierung sicherstellen, daß der Elbe-Seiten-Kanal entsprechend dem Wortlaut der Elbe-Erklärung die „deutlich bessere Alternative im Vergleich zur Elbe für die Schiffahrt darstellen" wird?
8. In welchem Zeitraum sollen diese Maßnahmen durchgeführt und abgeschlossen werden, so daß der Elbe-Seiten-Kanal entsprechend der Elbe-Erklärung grundsätzlich den gesamten Verkehr zwischen den genannten Zielhäfen (Hamburg–Berlin) übernehmen kann?
9. Durch welche Maßnahmen will die Bundesregierung sicherstellen, daß entsprechend des Wortlauts der Elbe-Erklärung die Investitionen für die Wasserstraßenverbindung zwischen Hamburg und Magdeburg künftig auf die Verbesserung des Elbe-Seiten-Kanals und die Oststrecke des Mittellandkanals konzentriert werden?

Zu den Maßnahmen zur Ertüchtigung und Steigerung der verkehrlichen Attraktivität des Elbe-Seitenkanals und der Oststrecke des Mittellandkanals zählen im einzelnen:

1. Bau einer Sparschleuse in Uelzen mit den Kammerabmessungen: 190 m Länge und 12,5 m Breite. Die Baumaßnahme wird im Jahre 1998 begonnen und nach etwa vierjähriger Bauzeit im Jahre 2001 abgeschlossen.

2. Am Schiffshebewerk Scharnebeck soll die nutzbare Länge der beiden Tröge vergrößert werden, so daß auch 105 m langen Großmotorgüterschiffen (bisher nur 100 m) die Fahrt auf dem Elbe-Seitenkanal ermöglicht wird. Die Umbauarbeiten für den ersten Trog erfolgen in diesem Jahr.

3. Der Mittellandkanal östlich der Einmündung des Elbe-Seitenkanals wird derzeit für den Verkehr mit Großmotorgüterschiffen bis 110 m Länge und Verbänden bis 185 m Länge mit jeweils 11,45 m Breite und Abladetiefen bis zu 2,8 m ausgebaut.

Nach derzeitigem Stand der Planungen werden die Ausbauarbeiten im Jahr 2003 vollendet.

10. Welche Veränderungen in ihrer Investitionsplanung hat die Bundesregierung zur Umsetzung dieser Maßnahmen vorgenommen?
11. Hat es seit der Elbe-Erklärung eine Verlagerung der finanziellen Mittel von der Elbe weg hin zum Elbe-Seiten-Kanal gegeben oder ist dies vorgesehen?
12. Wie hoch summieren sich die Kosten der jährlichen Strombaumaßnahmen an der unteren Mittelelbe seit 1990, und in welchem Umfang wurden bzw. werden diese Kosten seit 1997 – im Vergleich zu den Planungen vor der Elbe-Erklärung – reduziert?

Die beschriebenen Maßnahmen werden aus den der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes insgesamt zugewiesenen Haushaltsmitteln im Wege der Prioritätensetzung finanziert. Sie erfordern keine Verlagerung von Investitionsmitteln von der Elbe. Von 1991 bis 1997 wurden für Strombaumaßnahmen an der Elbe unterhalb Magdeburgs gleichbleibend etwa 5 Mio. DM jährlich eingesetzt.

13. Inwieweit wurden die vorsorgenden Unterhaltungsmaßnahmen an den Strombauwerken der Elbe auf laut Elbe-Erklärung „unumgängliche, reversible Eingriffe" reduziert?

Grundsätzlich beschränken sich die als unumgänglich erkannten und im übrigen reversiblen Unterhaltungsmaßnahmen auf fahrrinnentiefenbestimmende Engstellen des Stromes, an denen die hydraulische Funktion der Regelungsbauwerke unterschiedlich stark eingeschränkt ist. Die konkrete bauliche Durchführung der Unterhaltungsmaßnahme wird mit den zuständigen Landesbehörden abgestimmt. Im Ergebnis der „Elbe-Erklärung" werden auch Vertreter der Umweltverbände in diese jährlichen Maßnahmeabstimmungen einbezogen. Im übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

14. Ist die Bundesregierung der Auffassung, daß der Ausbau der sogenannten „Reststrecke" stromabwärts von Dömitz mit den Zielen der Elbe-Erklärung vereinbar ist?
15. Wie sind die geplanten Baumaßnahmen an der „Reststrecke" mit dem Nationalpark Elbtalaue und dessen Entwicklungszielen vereinbar?
16. Welche konkreten Maßnahmen sind für den Ausbau der „Reststrecke" bei Dömitz geplant?

    Nach welchem Zeitplan (Umweltverträglichkeitsprüfung, Planfeststellungsverfahren, Bauausführung) soll das Vorhaben durchgeführt werden?
17. Welche Kosten wird der Ausbau der „Reststrecke" bei Dömitz verursachen?

Die Untersuchungen von möglichen Maßnahmen an der „Reststrecke" bei Dömitz werden voraussichtlich bis in das Jahr 1999 andauern, so daß zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine verbindlichen Aussagen zu den Maßnahmen, zum Zeitplan, zu den

Kosten und zu ökologischen Auswirkungen getroffen werden können.

18. Ist im Zusammenhang mit dem Ausbau der „Reststrecke" die Schaffung zusätzlicher Hafenkapazitäten geplant?

Zusätzliche Hafenkapazitäten hängen von der Attraktivität des Verkehrswegs Elbe ab.

19. Gibt es einen Zusammenhang zwischen dem beabsichtigten Ausbau der „Reststrecke" und Überlegungen zur Anlieferung von Atommüll zum Zwischenlager, zur Pilotkonditionierungsanlage oder zu einem eventuellen Endlager im Wendland?

Nein.

20. Inwieweit ist auf der Oststrecke des Mittellandkanals sowie derzeit bzw. nach Ausbau auf dem Elbe-Havel-Kanal dreilagiger Containerverkehr möglich?

    Welche Maßnahmen wären ggf. erforderlich, um dort dreilagigen Containerverkehr zu ermöglichen?

Auf der Oststrecke des Mittellandkanals und dem Elbe-Havel-Kanal sollen die Voraussetzungen für zweilagigen Containerverkehr geschaffen werden. Um dreilagigen Containerverkehr zu ermöglichen, müßten die Brücken je nach Einzelfall um rd. 2 bis 3 m gehoben werden. Ein solches Vorhaben weist ein weit unter der Rentabilitätsschwelle liegendes Nutzen/Kosten-Verhältnis auf, so daß davon Abstand genommen wurde.

21. Kennt die Bundesregierung den von den Umweltverbänden vorgelegten Ökologischen Kriterienkatalog für die Unterhaltung der Elbe?

    Kann nach Auffassung der Bundesregierung dieser Kriterienkatalog die Umsetzung der Elbe-Erklärung absichern?

    Wenn nein, warum nicht?

Der Ökologische Kriterienkatalog wurde von den Umweltverbänden im März 1998 in der Sitzung der gemeinsamen Arbeitsgruppe „Elbe-Erklärung" übergeben. Die Diskussion dieses Kriterienkatalogs wird Aufgabe der nächsten Arbeitsgruppensitzungen sein.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333